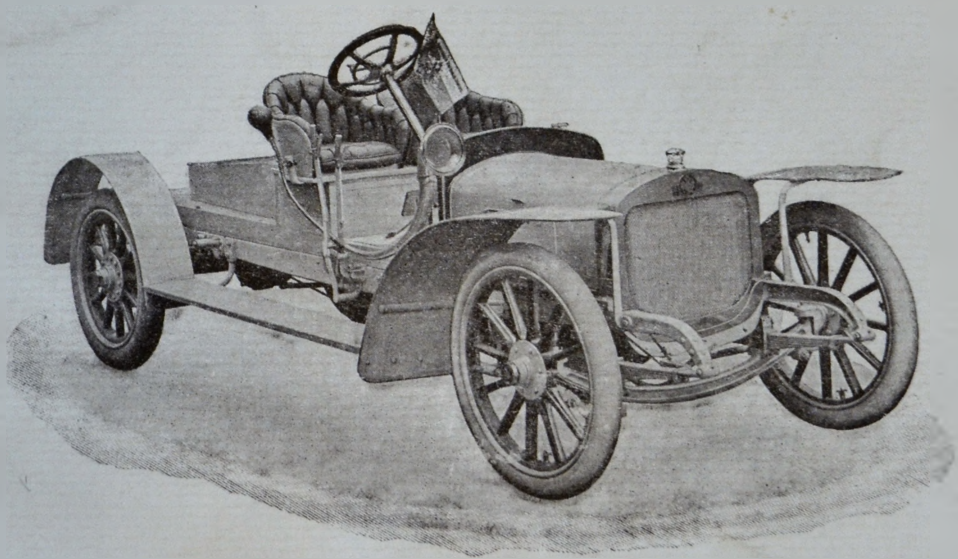
Русскій Автомобиль на Русскихъ дорогахъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ—КІЕВЪ—МОСКВА—С.-ПЕТЕРБУРГЪ.



Первый автомобиль, выпущенный Русско-Балтійскимъ заводомъ въ 1909 г.

1910.

НА ПАМЯТЬ

О

РУССКОМЪ ДОРОЖНОМЪ ИСПЫТАНІИ

АВТОМОБИЛЕЙ

С.-ПЕТЕРБУРГЪ

КІЕВЪ

МОСКВА

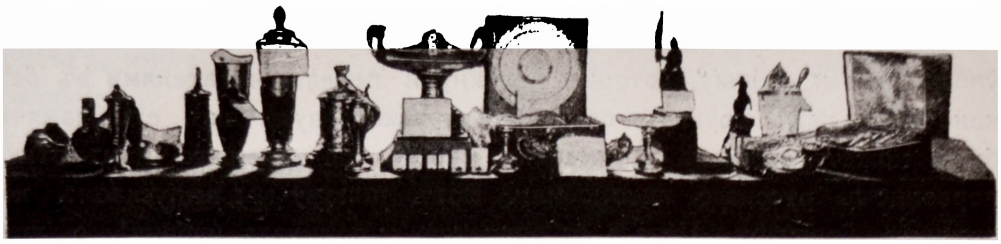
С.-ПЕТЕРБУРГЪ

16—30 ІЮНЯ 1910.

РУССКО-БАЛТІЙСКІЙ ВАГОНН. ЗАВОДЪ

ВЪ РИГѢ.

Типографія Альтшулера, СПБ. Фонтанка, 96—1.



Призы за пробѣгъ Петербургъ-Кіевъ-Москва-Петербургъ.

Увѣнчавшееся блестящимъ успѣхомъ грандіозное испытаніе автомобилей по русскимъ дорогамъ между Петербургомъ, Кіевомъ и Москвой оставитъ надолго самыя свѣтлыя воспоминанія у всѣхъ участниковъ пробѣга и у тѣхъ лицъ, которыя дѣйствительно интересуются автомобилизмомъ и дорожатъ развитіемъ его въ нашемъ отечествѣ.

Періодическая печать по новизнѣ дѣла и по не установившемуся еще отношенію ея къ автомобилю отозвалась на это дѣйствительно крупное событіе недостаточно серьезно и добросовѣстно.

Все то, что было напечатано на столбцахъ газетъ, сводилось къ сухимъ и далеко не безгрѣшнымъ отчетамъ и къ полубеллетристикѣ случайнаго характера и не высокой марки.

Эти столбцы прочитаны и сейчасъ же забыты.

Среди публики осталось туманное впечатлѣніе чего то неожиданно интереснаго, какого то страннаго тріумфа, котораго вдругъ удостоились гонимые до сего времени автомобилисты, какія то незнакомыя имена и фамиліи, все перепутанное и отрывочное. Цѣлой картины, полнаго впечатлѣнія и настоящей оцѣнки событія положительно нельзя возсоздать по газетнымъ отчетамъ.

Несомнѣнно, что больше всего останутся въ памяти читателей газетъ тѣ широковѣщательныя рекламы, которыми запестрѣли страницы по окончаніи пробѣга.

А между тѣмъ пробѣгъ этотъ въ высшей степени интересенъ и самъ по себѣ какъ грандіознѣйшая демонстрація новаго способа передвиженія и помимо этого какъ первое испытаніе наряду съ многими иностранными автомобилями и настоящихъ *русскихъ* колясокъ.

Надо сознаться, что этотъ фактъ былъ отмѣченъ всѣми отзывами прессы, какъ отрадное и давно жданное событіе.

Почти всѣ отчеты добросовѣстно упомянули прекрасный и блестящій дебютъ русскихъ машинъ, и если бы мы хотѣли привести всѣ эти похвалы, намъ не хватило бы страницъ настоящей брошюрки.

Но всѣ эти отзывы давали своевременно лишь отрывочныя свѣдѣнія, упоминанія и оцѣнку, которыя мелькнули передъ читателями въ безконечномъ ряду другихъ сообщеній и ускользнули изъ его памяти, быть можетъ, вмѣстѣ съ именемъ завода, подарившаго намъ этихъ первенцовъ русскаго автомобиля. Вотъ почему мы выпускаемъ настоящую брошюру. Цѣлью ея является напоминать публикѣ о прекрасномъ, полномъ интереса испытаніи автомобилей Петербургъ-Кіевъ-Москва-Петербургъ и о той крупной роли, которую сыграли въ немъ *русскія* коляски.

Не внося ничего новаго въ появлявшіеся отчеты, наша брошюра даетъ ихъ всѣ вмѣстѣ, въ общемъ разсказѣ, выдѣляя, конечно, особенно интересующія насъ русскія коляски.

Помимо этого среди многочисленной публики, такъ или иначе интересовавшейся пробѣгомъ, хотя бы потому что среди участниковъ было одно, два знакомыхъ имени, намъ часто приходилось слышать радостныя восклицанія:

„Слава Богу!“ дождались мы и русскихъ автомобилей! И затѣмъ сыпались неизбѣжные разспросы, каковы эти коляски, какъ прошли онѣ

Общій видъ старта въ Царскомъ Селѣ.

пробѣгъ, много ли ихъ выпускаетъ заводъ, есть ли на нихъ спросъ и довольны ли тѣ лица, которымъ удалось пріобрѣсти такія машины еще до пробѣга.

На всѣ эти вопросы, устные и письменные, намъ, конечно, всего удобнѣе отвѣтить сразу одной небольшой брошюрой.

Успѣхъ русскихъ колясокъ и нежданное сочувствіе въ громадномъ большинствѣ публики поощряетъ насъ къ этому.

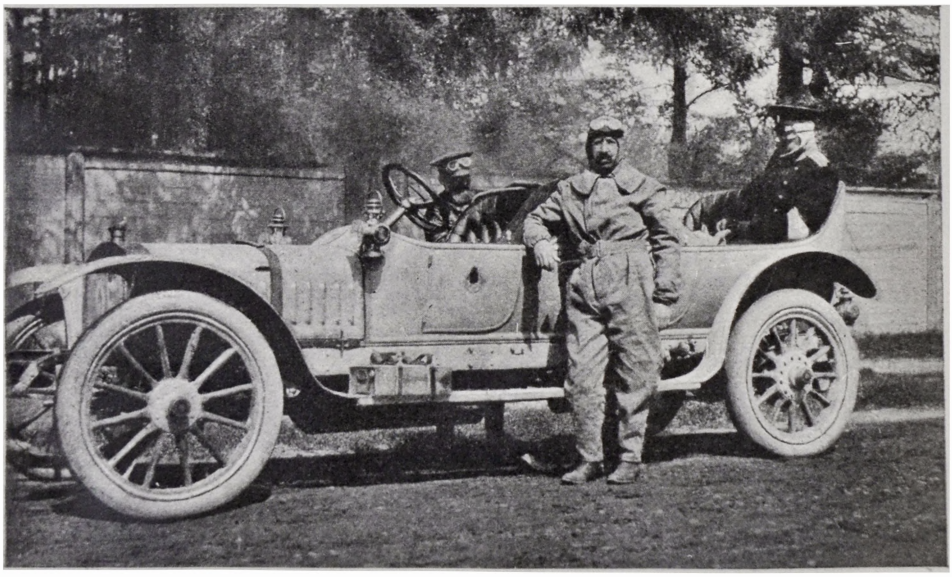
Мы говоримъ *„нежданное* сочувствіе", потому что изстари мы привыкли, что свое, русское у насъ не любятъ и относятся къ нему болѣе, чѣмъ скептически.

Между тѣмъ русскія машины, еще никому не извѣстныя, еще не испытанныя, уже на выставкѣ въ маѣ 1910 года обратили на себя серьезное вниманіе и нашли себѣ цѣлый рядъ покупателей.

Всѣ говорили тогда:

„Вотъ посмотримъ, какъ эти машины пройдутъ испытаніе СПБ.-Кіевъ-Москва-СПБ.?

Это былъ для нихъ серьезнѣйшій экзаменъ и, надо сознаться, выдержали онѣ его блестяще.



А. П. Нагель на коляскѣ „Русско-Балтійскаго Завода" № 25 получившій призъ членовъ Россійскаго Императорскаго Автомобильнаго Общества. Шины „Проводникъ".

Конструировать отличный автомобиль въ настоящее время чрезвычайно легко.

Техника нашихъ колясокъ дошла до такого высокаго совершенства, что уже нѣсколько лѣтъ мы не видимъ существенныхъ измѣненій въ конструкціи ихъ, и всѣ новшества ведутъ скорѣе къ усложненію и оригинальничанью, чѣмъ къ серьезной пользѣ.

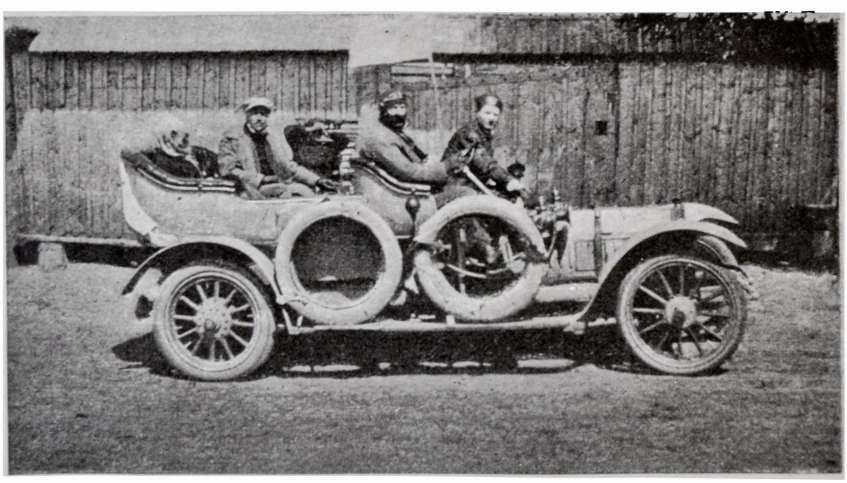
Все, что является лучшимъ въ данномъ вопросѣ, уже выработано и утверждено, такъ что можно выбирать безукоризненные образцы и конструировать машину дѣйствительно безупречную.

Вся тяжесть опытовъ, исканій и колебаній уже вынесена западной техникой, и теперь можно брать готовое и пользоваться чужими трудами.

Но за то *построить* идеальную машину такъ же трудно, какъ легко ее задумать и даже сконструировать.

Тутъ уже выходятъ на сцену цѣлые ряды затрудненій чисто техническаго характера, и чтобы получить дѣйствительно первоклассную машину, нужны очень многія данныя.

Для хорошаго автомобиля нужно помимо удачно задуманной конструкціи *только* идеальный матеріалъ и безукоризненная работа.



Коляска журнала „Автомобиль“ „Русско-Балтійскаго Завода“, на шинахъ „Проводникъ“.

Матеріалъ достать, конечно, можно какой угодно, онъ обойдется не дешево, но предположимъ, что это не играетъ роли,—намъ остается превратить его въ автомобиль.

Незнакомому съ техникой автомобиля не придетъ и въ голову, сколько сложныхъ машинъ, какое громадное производство, какія оборудованныя мастерскія нужны для того, чтобы выпустить *свою* коляску, не собранную изъ готовыхъ частей, а построенную цѣликомъ у себя до мельчайшихъ деталей.

Оборудованіе автомобильнаго завода обойдется настолько дорого, что потребуется громадная производительность, чтобы продавать автомобили не по слишкомъ высокой цѣнѣ.

Поэтому и на западѣ часто постройкой автомобилей начинали

На стартѣ въ Царскомъ Селѣ.

заниматься заводы, уже оборудованные и приспособленные въ широкихъ размѣрахъ для какого-нибудь другого механическаго производства.

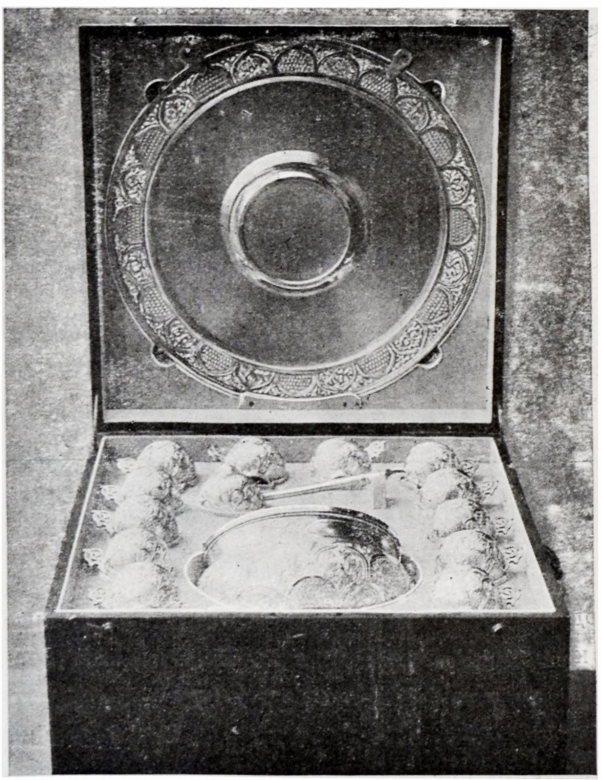
Требовались однако значительныя перемѣны, затраты и цѣлые кадры спеціальныхъ техниковъ и мастеровъ. Въ Россіи не находилось завода, который обратилъ бы серьезное вниманіе на автомобили и вмѣстѣ съ тѣмъ оказался бы въ силахъ построить не одну, двѣ коляски „въ видѣ опыта“, а цѣлыя серіи автомобилей, которые можно было бы выпустить на рынокъ.

Единичныя попытки строить коляски въ Россіи, не говоря о *сборкѣ* машинъ изъ готовыхъ выписанныхъ частей, уже наблюдались, но машины обходились настолько дорого, что попытки сами по себѣ прекращались.

Наконецъ въ прошломъ году громадный **„Русско-Балтійскій вагонный заводъ“** въ Ригѣ обратилъ свое серьезное вниманіе на возможность производства автомобилей въ Россіи и, не жалѣя затратъ, приспособилъ цѣлый рядъ своихъ мастерскихъ спеціально для этой фабрикаціи.

Типъ машинъ былъ выбранъ чрезвычайно удачно. Очень простая, очень практичная коляска безъ особыхъ новшествъ и усовершенствованій стала родоначальникомъ русскихъ автомобилей.

Этотъ *первый номеръ* участвовалъ на пробѣгѣ СПБ.-Рига-СПБ. приза не получилъ, но шелъ очень хорошо и обратилъ на себя общее вниманіе, какъ первая русская машина.



Призъ членовъ Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества полученный А. П. Нагелемъ.

Кстати упомянемъ, что эта коляска пріобрѣтена была рижскимъ спортсменомъ г. Т. и посейчасъ безукоризненно хорошо ему служитъ.

Первый шагъ, и самый трудный, былъ сдѣланъ.

Заводъ продолжалъ свою работу и на выставкѣ въ СПБ. въ маѣ 1910 года онъ показалъ публикѣ цѣлую серію изящныхъ и тщательно сработанныхъ колясокъ.

Успѣхъ превзошелъ ожиданія: не только всѣ выставленные автомобили были сейчасъ же проданы, но фирма получила еще рядъ заказовъ отъ такихъ лицъ, какъ Е. И. В. Великая княгиня Марія Павловна, графиня Е. А. Мордвинова, графъ С. Ю. Витте, графъ Шереметевъ, князь Мещерскій и т. д.

Русская коляска обѣщала сдѣлаться модной и популярной; всѣ ожидали только, какъ она выдержитъ испытаніе по русскимъ дорогамъ, предстоявшее въ недалекомъ будущемъ

Группа участниковъ и контролеровъ.

„Русско-Балтійскій заводъ“ рѣшилъ во всякомъ случаѣ записать свои машины на пробѣгъ СПБ.-Кіевъ-Москва-СПБ., но тутъ приходилось столкнуться съ немалыми затрудненіями и осложненіями.

Хотя испытаніе было предназначено для колясокъ туризма *обыкновеннаго типа* „каталога“, но ни для кого не было тайной, что изъ Германіи идутъ болѣе двадцати машинъ, спеціально построенныхъ для этого пробѣга, болѣе, чѣмъ гоночныхъ и съ которыми конкуррировать простой колескѣ невозможно.

Далѣе, хотя испытаніе было назначено *на выносливость* и никакихъ починокъ въ дорогѣ не допускалось, всѣмъ было извѣстно, что

„нѣмцы“ пойдутъ не иначе, какъ при условіи одинъ часъ въ день работать надъ автомобилемъ, и всѣ знали, сколько и что успѣютъ сдѣлать въ часъ тѣ артисты гонщики, которые прибудутъ изъ Германіи.

Наконецъ, хотя испытаніе шло не на скорость, и эта послѣдняя была ограничена и нормой и максимальной скоростью, но все же участь конкуррентовъ рѣшитъ не пробѣгъ, а гонка на версту, гдѣ опять-таки спеціальныя машины легко одержатъ верхъ на обыкновенными.

На стартѣ въ Царскомъ Селѣ.

При такихъ обстоятельствахъ заводу приходилось или строить тоже спеціальную машину и завѣдомо обманывать публику или отказаться отъ участія или, наконецъ, посылать свои рядовыя машины безъ малѣйшаго шанса на успѣхъ.

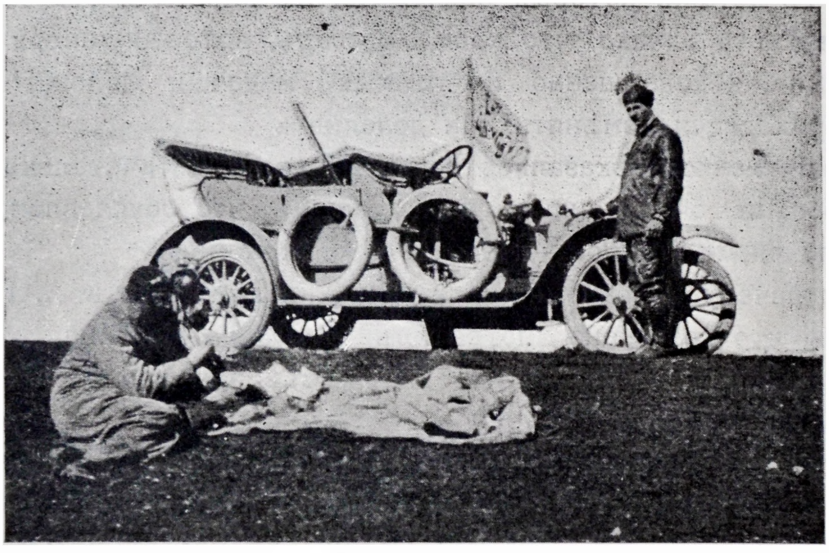
Изъ трехъ золъ было выбрано наименьшее и три коляски городского типа были отправлены въ неравную борьбу защищать русское производство.

Если бы все испытаніе шло на скорость, то мы увидали бы, какъ

развалились на русскихъ дорогахъ всѣ хрупкія, спеціальныя машины; если бы имъ дѣйствительно ничего не позволяли чинить каждое утро то мы убѣдились бы, что для насъ нужны не спеціальныя, а простыя, коляски.

Но по правиламъ гоночныя коляски съ ходомъ свыше 120 верстъ плелись по нормѣ въ 30, а то и 25 верстъ, каждо утро „подтягивались и подвинчивались и... прошли безъ штрафныхъ очковъ, завоевавъ немалую славу своему фатерланду.

„Русско-Балтійскій заводъ“ могъ послать только рядовыя коляски серіи, изъ которыхъ двѣ пошли въ конкурсѣ и одна—внѣ конкурса, съ тѣмъ, чтобы имѣть право идти скорѣе 65 верстъ въ часъ и показать, *какъ* можно пробѣжать 2700 верстъ русскихъ дорогъ.



Коляска журнала „Автомобиль“ на дорогѣ. Небольшой завтракъ въ ожиданіи старта.

Результатъ пробѣга для русскихъ машинъ болѣе, чѣмъ блестящій.

Коляска А. П. Нагеля прошла весь путь безъ штрафныхъ очковъ и получила призъ, коляска Н. Н. Галла окончила путь очень хорошо, но поломанная рессора лишила ее приза; наконецъ шедшая внѣ конкурса коляска Е. М. Кузьмина сдѣлала весь пробѣгъ безъ малѣйшихъ поврежденій, кромѣ опять-таки рессоры—въ 45 часовъ, то есть со средней скоростью *63 версты въ часъ*.

Намъ кажется, что это самое блестящее испытаніе, которому можно было подвергнуть автомобиль.

Дѣйствительно, каждый согласится, что для Россіи болѣе пригодна машина, дѣлающая тысячеверстные пробѣги скорѣе курьерскаго

поѣзда, чѣмъ такая, которая *можетъ* версту пройти въ 30 секундъ, а по дорогѣ тащится по 25 верстъ въ часъ.

Кажется, это для публики важнѣе и интереснѣе, если пробѣгъ свершила *та же самая* машина, которая идетъ въ продажу, безъ малѣйшихъ передѣлокъ и измѣненій а не спеціально построенная, имѣющая съ продажнымъ типомъ только одно общее имя. Призы, лучшія мѣста заняли германскія машины, но *выиграла* испытаніе несомнѣнно русская коляска, и каждый, пріобрѣтая автомобиль Русско-Балтійскаго завода, знаетъ, что онъ получаетъ машину, *такую же самую*, какъ и та, которая пробѣжала 2700 верстъ въ 45 часовъ.

Русскія коляски шли на пробѣгъ съ тѣмъ, чтобы показать свою работоспособность, но кромѣ того предполагалось этимъ путемъ выяснить тѣ детали, которыя подлежатъ измѣненію и усовершенствованію. Оказалось однако, что кромѣ рессоръ, которыя теперь ставятся другого типа, и совершенно ничтожныхъ мелочей, положительно ничего не приходится измѣнять или дополнять.

Русскія коляски оказались легки на ходу, замѣчательно мягки и комфортабельны, очень сильны на подъемахъ, что обусловлено небольшой передачей, и главное—поразительно экономны.

По подсчету истраченнаго бензина на автомобилѣ А. П. Нагеля выяснилось, что всего онъ потратилъ *16 пудовъ* бензина, то есть въ среднемъ одного пуда хватало на 165 верстъ при скорости отъ 40 до 47 верстъ въ среднемъ.

Ни одного перегона не сдѣлано этой коляской со средней ниже 40.

На автомобилѣ Е. М. Кузьмина одного пуда бензина хватало отъ 120 до 150 верстъ, такъ какъ эта машина вѣсила съ пятью пассажирами и багажомъ 127 пудовъ.

Ни одинъ перегонъ не сдѣланъ этой машиной со скоростью ниже 60 въ среднемъ.

Надо замѣтить кромѣ того, что эти коляски только что передъ пробѣгомъ пришли по дорогѣ изъ Риги, а по окончаніи все время находятся въ ходу, не требуя ни ремонта, ни даже простого просмотра.

Въ общемъ русскіе автомобили дали на пробѣгѣ результаты, которыхъ другія коляски не достигали, и этимъ открыли себѣ широкое и вѣрное распространеніе среди всѣхъ желающихъ пріобрѣсти дѣйствительно пригодную для Россіи коляску.

Списокъ участниковъ пробѣга Спб.-Кіевъ-Москва-Спб.

НАЗВАНІЕ ФИРМЫ.	ѢЗДОКЪ.	
I-я КАТЕГОРІЯ (красные номера).		
1. **Сиддлей** . .	**Шишкинъ.**	
2. **Бенцъ**	**Синельниковъ.**	
3. **Итала**	**Метелевъ.**	
4. Бенцъ . .	Шмидтъ.	
5. Опель	Рингсъ.	
6. **Пипъ** .	**Всеволожской.**	**безъ штрафа.**
7. **Берліе** . .	**Бар. Корфъ.**	**безъ штрафа.**
8. **Валвлессъ**	**Бекнель.**	выбылъ.
9. Гаггенау .	Торнтонъ.	безъштрафа.
10. „	Крафтъ.	безъштрафа.
11. „	Валенскій.	безъштрафа.
12. **Аустинъ** .	**Кендаль.**	**безъ штрафа.**
13. Мерседесъ .	Донье.	безъштрафа.
14. Гаггенау .	Гр. Бобринскій.	
15. Бенцъ .	Хенней.	безъштрафа.
16. „ .	Форххеймеръ.	безъштрафа.
17. Адлеръ	Вильгельмъ.	безъштрафа.
18. Бенцъ	Эрле.	безъштрафа
19. **Делоне - Бельвиль**	**Кн. Долгорукая.**	выбылъ.
20. **Оптима** .	**Баталинъ.**	выбылъ.
21. „ .	**Клягинъ.**	выбылъ.
22. **Опель** . .	**Дерингеръ.**	выбылъ.
23. Протосъ .	Цейтшель.	
24. „ . . .	Черепи.	
25. **Русск. Балт. ваг. зав.**	**Нагель.**	**безъ штрафа.**
26. Мерседесъ .	Фритшъ.	безъштрафа.
27. **Делоне - Бельвиль** . . .	**Шмитцъ.**	**безъ штрафа.**
28. **Русск. Балт. ваг. зав.**	**Галъ.**	
29. Мерседесъ	В. Пеге.	безъштрафа.
30. „	Ф. Люде.	безъштрафа.
31. „	Де ла-Круа.	безъштрафа.
32. Дикси	Фаатцъ.	
33. „	Гейблихъ.	безъштрафа.
34. Адлеръ	Реми.	
35. „	Вааскъ.	
36. **Бенцъ** .	**Гассъ,**	выбылъ.
38. **Лагонда**	**Гуннъ.**	выбылъ.
40. **Фіатъ**	**Прохоровъ,**	
41. **Ф. Л.** .	**Кегрессъ.**	

НАЗВАНІЕ ФИРМЫ.	ѢЗДОКЪ.	
II-я КАТЕГОРІЯ. (**синіе номера**).		
1. Бенцъ . . .	Галуновъ.	
2. Фонъ-Лерхе	Наганъ.	выбылъ.
3. Фордъ .	Мозалевскій.	
4. Астеръ.	Бейнусъ.	выбылъ.
5. Фіатъ .	Ефронъ.	выбылъ.
6. Лорелей	Новиковъ.	
7. Опель	Пр. Мюратъ.	выбылъ.

Жирнымъ шрифтомъ напечатаны тѣ коляски первой категоріи, которыя можно считать *обыкновенными* не спеціально подготовленными машинами. Изъ восемнадцати колясокъ такого типа выбыло шесть, а безъ штрафныхъ очковъ пришло только *пять*.

Общія впечатлѣнія пробѣга.

С.-Петербургъ-Кіевъ-Москва-С.-Петербургъ.

Письма съ дороги сотрудника журнала „Автомобиль“ Е. М. К—на.

Коляска Русско-Балтійскаго завода на русскихъ шинахъ „Проводникъ“ вполнѣ подходила для русскаго журнала.

Въ ней помѣстились кромѣ шоффера и меня самъ редакторъ парижскаго «Auto» Шарль Фару, одна дама и множество всякаго багажа; сзади красовались слова „Журналъ Автомобиль“, что давало поводъ въ провинціи писать то: *автомобиль системы Журналъ*, то еще что нибудь и похуже.

Два флага съ такими же надписями дополняли убранство автомобиля.

Онъ шелъ внѣ конкурса и потому могъ служить намъ все время, не попадая въ parc fermé, могъ идти съ любой скоростью, переходя за норму въ 65 верстъ, и наконецъ имѣлъ завидное право чиниться сколько угодно и гдѣ угодно безъ штрафныхъ очковъ; спѣшу оговориться, что столь заманчивымъ преимуществомъ мы ни разу не пользовались: чиниться не приходилось.

Мы выѣзжали или послѣ всѣхъ тамъ, гдѣ былъ интересъ старта, въ Спб., Кіевѣ, въ Москвѣ, или же раньше всѣхъ минутъ на пять, десять и тогда уже не видали своихъ сотоварищей по пробѣгу ни разу и приходили на два-три часа раньше всѣхъ.

Наша прогулка вышла интересна и очень пріятна; короткія *письма съ дороги* даютъ о ней нѣкоторое представленіе.

Стартъ.

Насъ подняли въ пять часовъ утра, потому что машины, стоявшія въ Михайловскомъ манежѣ, требовалось „окончательно" привести въ порядокъ, нагрузить всѣми необходимыми предметами, получить контролера и выѣхать общей процессіей въ семь часовъ утра.

Манежъ оживился съ разсвѣтомъ; цѣлая армія военныхъ и инженеровъ, облеченныхъ въ званіе контролеровъ, размѣщались по коляскамъ, шоферы наскоро подмазывали и подтягивали послѣднія мелочи, сами владѣльцы въ дорожныхъ костюмахъ старательно размѣщали саквояжи и ящики среди запасныхъ шинъ, рессоръ, бидоновъ бензина и масла.

Работа кипѣла во всю, и ровно въ семь часовъ караванъ могъ уже двинуться черезъ городъ на мѣсто старта.

У старта, на шоссе изъ Царскаго Села въ Гатчину, близъ Орловскихъ воротъ, собралось очень много народу, множество автомобилей образовали красивыя группы въ полѣ около мѣста старта, обозначеннаго столбами съ надписью и флагами съ знаками Императорскаго автомобильнаго общества, организатора пробѣга.

Участники выстроились длинной вереницей вдоль шоссе, у столбиковъ съ обозначенными на нихъ номерами.

Вице-командоръ пробѣга Н. К. Фонъ-Меккъ на своемъ автомобилѣ.

Порядокъ былъ образцовый, оживленіе полное и, благодаря дивной погодѣ, настроеніе у всѣхъ прекраснѣйшее.

Ровно въ десять часовъ, какъ и было назначено, начался стартъ колясокъ, по силѣ мотора.

Черезъ каждыя двѣ минуты одна коляска съ грохотомъ мотора уносилась впередъ, сопровождаемая благопожеланіями публики, но ея мѣсто занимала другая...

Члены Комитета Н. К. фонъ-Меккъ и Ѳ. А. Стивенсъ.

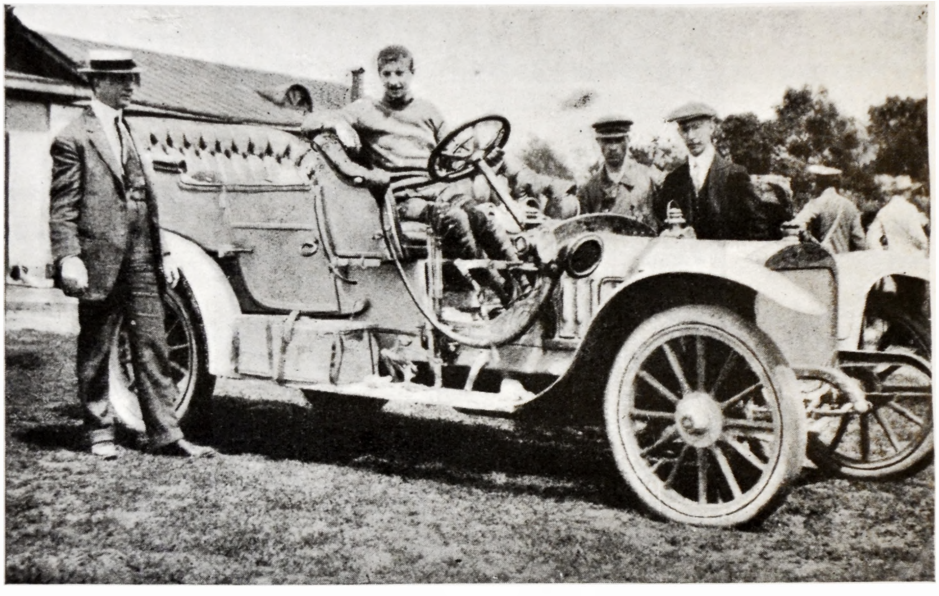
Безконечная вереница все подвигалась къ старту, точно выѣзжая въ заколдованныя ворота, за которыми коляски изчезали безслѣдно.

Наконецъ, всѣ ушли, уѣзжаетъ предсѣдатель комитета В. В. Свѣчинъ, за нимъ уже выѣзжаю и я, не имѣя права обгонять идущіе впереди автомобили.

Поѣхали. Дорога слишкомъ знакома, не очень плоха и идти верстъ на 60—70 можно безъ особыхъ огорченій, но такъ какъ всѣ конкурренты должны идти много тише, то мы заѣзжаемъ послѣ Гатчины къ хорошимъ знакомымъ на завтракъ и, просидѣвъ тамъ часокъ, отправляемся полнымъ ходомъ догонять ушедшихъ далеко впередъ автомобилистовъ.

Скоро мы обходимъ ползущаго черепашьимъ шагомъ конкуррента, потомъ имѣемъ удовольствіе созерцать двоихъ чинящихъ шины и одного, совсѣмъ изломавшаго всѣ рессоры...

Словомъ, картина знакомая и привычная.



Н. Н. Галлъ на автомобилѣ Русско-Балтійскаго Завода.

Но мы не узнаемъ дороги: ее всю почистили, всю починили, правда, очень „провизорно", какъ сказалъ мой шоферъ: мхомъ, песочкомъ и ельничкомъ,—но все же лучше, чѣмъ ничего.

Мало того, вся дорога великолѣпно охранена; нигдѣ ни экипажей, ни ротозѣевъ, масса стражниковъ и полиціи, отдающихъ почтительно честь, и цѣлыя вереницы пейзанъ и дачниковъ, восторженно насъ привѣтствующихъ.

Рука устаетъ посылать отвѣтное привѣтствіе. Вереница пробѣжавшихъ мимо колясокъ наэлектризовала публику, летятъ и цвѣты. и привѣтствія.

Такого тріумфа мы не видали даже въ прошломъ году при поѣздкѣ въ Ригу.

Но и это еще не все.

Въ одномъ мѣстѣ мы узрѣли вдругъ дорожнаго сторожа съ краснымъ флагомъ въ рукѣ и чуть было со страха не остановили автомобиля, но оказалось, что сей страшный сигналъ просто предупреждаетъ насъ о близости сквернаго, горбатаго мостика.

Это ужъ было совсѣмъ неожиданно и очень пріятно.

Автомобили участниковъ пробѣга на площади города Опочки.

Дальше эти красные флаги встрѣчались намъ очень часто, и даже одного сторожа мы увидали мирно храпящимъ съ флагомъ въ объятіяхъ.

Организація съ этой стороны оказалась просто великолѣпной, и большаго никто не вправѣ бы ни требовать, ни даже предвидѣть.

Дорога монотонна, знакома: до того, что временами кажется, будто мы не двигаемся съ мѣста: тѣ же ландшафты.

Но вотъ и Псковъ; надпись поперекъ шоссе гласитъ объ этомъ;

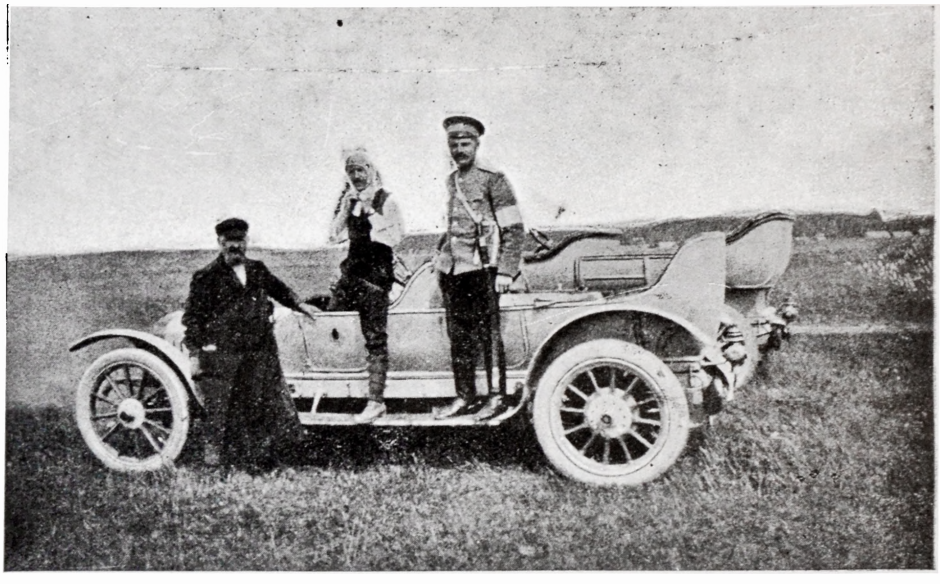
ромадныя толпы народа; спеціальныя помѣщенія для автомобилей и участниковъ.

Все предусмотрѣно, все приготовлено; мы чувствуемъ себя уже избалованными.

Особенный сюрпризъ ждалъ тѣхъ лицъ, которыя шли на шинахъ „Проводникъ“: представитель фирмы явился къ намъ и сообщилъ, что имъ заняты уже для насъ номера въ лучшей гостиницѣ.

Это было въ высшей степени пріятно, потому что разыскивать себѣ мѣсто, когда все завѣдомо разобрано другими, чрезвычайно скучно и безполезно.

Мало того, оказалось, что „Проводникъ“ удержалъ такимъ же



Коляски А. П. Нагеля и Н. Н. Галла на остановкѣ въ Приборѣ.

образомъ для всѣхъ насъ комнаты и въ остальныхъ городахъ по пути пробѣга, такъ что мы сразу оказались обезпеченными въ этомъ отношеніи.

Пользуясь лучшими шинами, мы имѣли еще и другія преимущества, которыхъ не знали наши конкурренты.

Пробужденіе участниковъ пробѣга въ Псковѣ было не изъ веселыхъ: все небо было покрыты сплошной сѣрой тучей и моросилъ мелкій, противный дождичекъ.

Между тѣмъ, по неимѣнію достаточнаго помѣщенія, всѣ коляски ночевали подъ открытымъ небомъ, правда, подъ брезентами, но все

же цѣлая ночь дождя не могла не сказаться на машинѣ, да и настроеніе каждаго спортсмена стало сразу пониженнымъ, когда начался такой осенній день.

Дѣлать нечего, собрались подъ дождичкомъ и стали наливать бензинъ и снаряжаться.

На этотъ разъ я предпочелъ попробовать уйти впередъ раньше другихъ.

Выскочивъ на мокрое шоссе, мы пошли сразу верстъ на 70, разбрызгивая грязь на всѣ стороны.

Проѣзжая первымъ автомобилемъ, мы видѣли, какъ всѣ стражники собираются и выстраиваются на свои посты, малочисленная еще публика радостно заволновалась, увидавъ насъ.

Это было какъ бы сигналомъ, что сейчасъ пойдутъ одна за другою десятки машинъ, и безплатное, любопытное зрѣлище начинается.

Несмотря на ранній часъ утра, зрители уже собирались, во многихъ мѣстахъ стояли стулья и скамьи.

Чѣмъ дальше, тѣмъ больше становилось публики и лучше охранялась дорога.

Вотъ и городъ Островъ.

Здѣсь мы буквально поражены: по обѣимъ сторонамъ дороги сплошная пестрая толпа, арки надъ улицей, флаги, громогласное „ура“—просто глазамъ не вѣрится, что это въ Россіи чествуютъ автомобилистовъ.

Но на поворотѣ новый сюрпризъ: оркестръ музыки и вся пожарная команда въ рядъ отдаетъ намъ честь.

На каждомъ поворотѣ городовой, усиленно махающій бѣлымъ флагомъ, такіе же ободряющіе бѣлые и зеленые флаги у каждаго мостика, значитъ: „поѣзжай, не сомнѣвайся!“

Дорога пустынна до странности, охранена превосходно и ѣхать можно быстро; черезъ полтора часа мы уже подъѣзжаемъ къ Опочкѣ, проглотивъ сто пятнадцать верстъ.

Въ Опочкѣ новый тріумфъ; толпы народа, полиція съ флагами и указаніями, куда проѣхать.

У собора насъ остановилъ мѣстный исправникъ съ извѣщеніемъ, что завтракъ намъ приготовленъ въ общественномъ собраніи, въ саду.

Въ залѣ и на террассѣ была разставлены столы съ приборами на 200 персонъ, приготовлены были закуски, питія и явства на славу.

Мы расположились одни, и уже окончили завтракъ, когда начали прибывать участники.

Комитетъ организовалъ завтраки во всѣхъ нужныхъ мѣстахъ, и каждый участникъ, пріобрѣтая въ началѣ пробѣга квитанціонную книжку, имѣлъ право завтракать за общимъ столомъ, уплачивая талономъ.

Вообще, по дорогѣ мы нашли гораздо болѣе удобствъ, чѣмъ могли предполагать.

Изъ Опочки послѣ завтрака мы выѣхали послѣ всѣхъ участниковъ чтобы полюбоваться оживленной картиной площади, гдѣ стояли автомобили, окруженные тѣснымъ кольцомъ любопытныхъ.

По пути намъ пришлось обогнать двадцать три конкуррента.

Въ Витебскѣ встрѣчали музыкой, несмѣтныя толпы народу и чудный теплый лѣтній вечеръ.

Видъ города Витебска.

День закончился очень весело въ дружной бесѣдѣ.

На другой день выѣздъ изъ Витебска состоялся при чудной погодѣ; было жарко, и ясное небо обѣщало хорошую погоду.

На стартъ явилось громадное большинство участниковъ; въ предшествующій день „потерялись“ только одинъ „Бенцъ“ и одинъ „F. I. A. T.“, поломавшій рессоры, владѣлецъ котораго А. И. Ефронъ пересѣлъ ко мнѣ, отправивъ свою коляску въ Петербургѣ по желѣзной дорогѣ.

Пострадалъ также и автомобиль В. В. Свѣчина, которому пришлось пересѣсть на коляску другого члена комитета, неутомимаго и дѣльнаго организатора Н. К. фонъ-Меккъ.

Мы вышли изъ Витебска на пять минутъ раньше фонъ-Мекка, и не видали своихъ сотоварищей до самаго Гомеля.

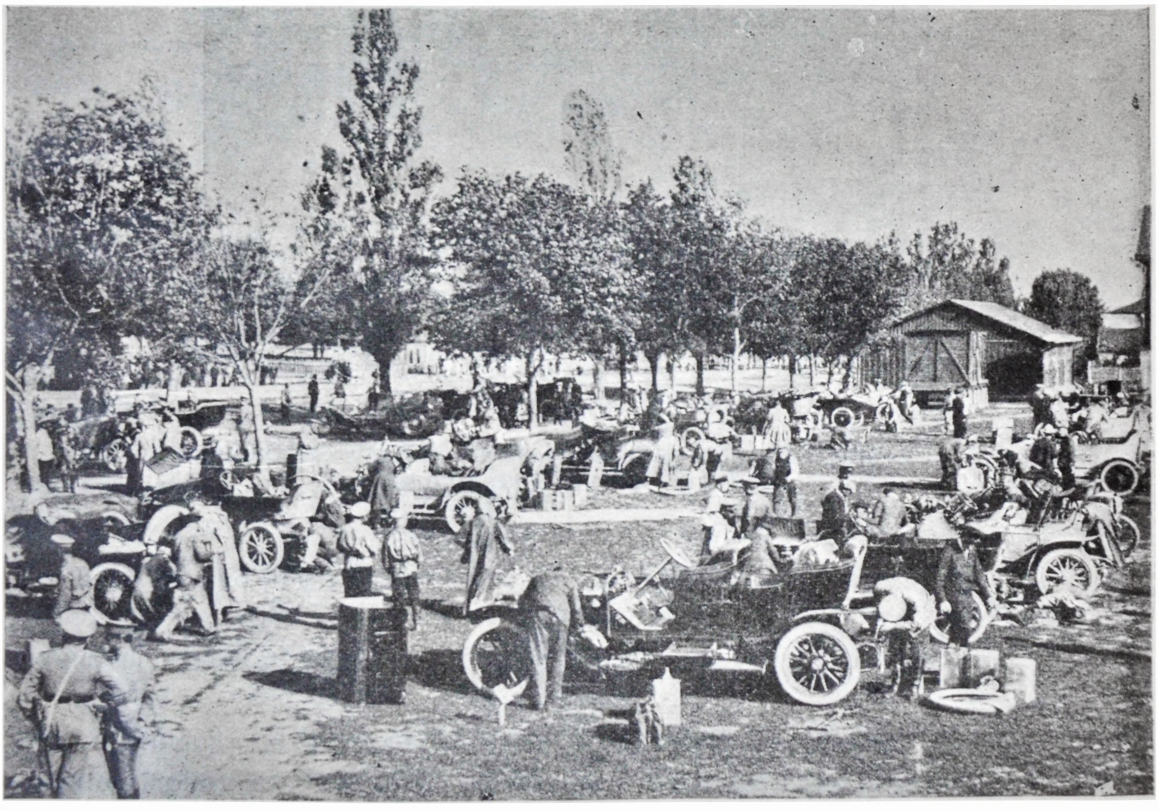
Дорога свободно допускала скорость около 67 верстъ въ среднемъ, а автомобиль легко это выдерживалъ: что и требовалось доказать.

Намъ именно важно знать, можетъ ли автомобиль, въ случаѣ надобности, пробѣжать сотню верстъ въ два часа, иначе польза его является довольно сомнительной.

Полуденный привалъ и завтракъ на этотъ день былъ назначенъ у станціи Приборъ, гдѣ одинъ любезный помѣщикъ предложилъ устроить все въ видѣ угощенія участникамъ.

Не участвуя въ конкурсѣ, я считалъ неудобнымъ кормиться на частномъ завтракѣ и потому направился въ Могилевъ, отстоящій версты на четыре въ сторону отъ шоссе.

Пригородъ Могилева, недавно выгорѣвшій, представляетъ страш-



Регулировка машинъ въ Гомелѣ передъ отъѣздомъ.

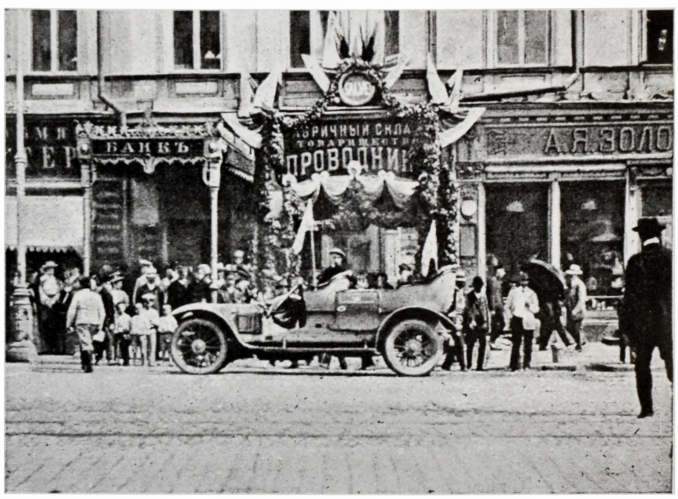
ное зрѣлище: двѣ тысячи (говорятъ) домовъ превращены въ пепелъ... сотни трубъ и полуразвалившихся печей торчатъ на мѣстахъ, гдѣ были деревянные дома.

Безлюдно, мертво, до крайности тяжело видѣть эту картину безпощаднаго разрушенія.

Самый городъ, на высокомъ берегу за рѣкой невредимъ.

Послѣ завтрака, мы помчались дальше и полнымъ ходомъ проскочили мимо Прибора, гдѣ еще доканчивали свою трапезу участники.

Мы прикатили въ Гомель,—мѣсто финиша, настолько рано, что еще арка съ привѣтственной надписью была не готова и почти никого изъ публики не было.



Прибытіе „Русско-Балтійской“ въ Кіевъ къ складу „Проводникъ“ за два часа до перваго конкурента.

Черезъ два часа начали прибывать конкурренты, одинъ слѣдомъ за другимъ.

Ихъ застала страшная буря и гроза, которыхъ мы счастливо избѣжали.

Масса деревьевъ, сломанныхъ бурей, падали на дорогу и мѣшали проѣхать, одна коляска пострадала, налетѣвъ на такое дерево.

Въ Гомелѣ было тихо, и чуть накрапывалъ дождичекъ.

Пробѣгъ всюду возбуждаетъ громадный интересъ, и населеніе привѣтствуетъ гонщиковъ всюду очень восторженно и искренне.

Изъ Гомеля до Кіева дошли всѣ автомобили въ полномъ порядкѣ. Мы выѣхали въ 8 ч. 10 м. утра, раньше фонъ-Мекка и прибыли въ Кіевъ въ полдень.

Никого еще не было на шоссе, арка еще строилась... Мы прокатили въ городъ и въ 12 ч. 20 м. стояли уже въ домѣ „Проводника", засвидѣтельствовавшаго наше прибытіе съ такой громадной скоростью.

Изъ числа участниковъ многіе идутъ, не имѣя даже ни одного штрафного очка; мы прошли на своей машинѣ „внѣ конкурса" со средней скоростью свыше 68 верстъ все разстояніе отъ Петербурга до Кіева.

А пробѣжать 1,200 верстъ, не имѣя ни одной поломки по дорогѣ, все-таки не важной, со скоростью курьерскаго поѣзда, согласитесь сами—это почти заслуга.

Пріятно отмѣтить, что и участвующія въ конкурсѣ коляски Русско-Балтійскаго завода гг. А. Нагеля и Н. Галла пришли въ Кіевъ великолѣпно, наравнѣ съ лучшими германскими машинами.

Но на иностранныхъ ѣдутъ спеціалисты да и машины ихъ не обыкновеннаго типа, тогда какъ на русскихъ ѣдутъ любители и коляски ихъ—обыкновенныя городскія машины одного типа съ нашей.

При максимальной скорости, которую мы можемъ развить, въ 78 верстъ, дѣлать 70 верстъ въ среднемъ—много труднѣе, чѣмъ дать среднюю въ 40 верстъ на машинѣ, дѣлающей свыше ста.

Многому мы въ общемъ научились за этотъ пробѣгъ.

Двѣсти человѣкъ двѣ недѣли заняты автомобилями, каждый перегонъ приноситъ новые опыты, по вечерамъ всѣ обмѣниваются впечатлѣніями, всѣ интересуются и заинтересовываютъ другихъ. Дѣло автомобилизма только такимъ путемъ можетъ пойти впередъ, а съ его развитіемъ неразрывно связано улучшеніе шоссейныхъ дорогъ и Увеличеніе ихъ числа.

Кстати сказать, около Кіева дороги очень хороши, иногда вмѣсто шоссе мостовыя изъ кирпичиковъ, просто великолѣпныя, но... ни одинъ крестьянинъ на своей неподкованной лошадкѣ не поѣдетъ по этому твердому пути, онъ и шоссе старательно избѣгаетъ, предпочитая пыльную и грязную, ухабистую съ колеями дорожку съ краю.

Населеніе Кіева встрѣчало автомобилистовъ восторженно. На улицахъ всюду сплошныя толпы, всѣ съ интересомъ осматриваютъ автомобили и ихъ владѣльцевъ.

Но всѣ коляски заперты въ манежѣ и любопытство публики удовлетворить можетъ только наша Русско-Балтійская.

Она носится по всему городу, и весь день служитъ намъ для переѣздовъ.

Два дня участники пробѣга провели въ Кіевѣ.

Кіевскимъ клубомъ автомобилистовъ былъ предложенъ прекрасный обѣдъ, настоящее старинное хлѣбосольство, почти триста человѣкъ приглашенныхъ, дѣйствительно, весело и дружно ѣли, пили, говорили тосты и кричали ура. Въ видѣ сюрприза, „кофе и ликеры" были предложены на пароходѣ, который прокатилъ гостей по лѣнивому, мелѣющему Днѣпру, чтобы посѣтители могли полюбоваться чудными панорамами старинныхъ церквей и колоколенъ, утопающихъ въ

Мостъ черезъ Днѣпръ у Кіева.

Верстовая гонка въ Кіевѣ.

густой зелени на высокомъ берегу, и безконечными далями, темнѣющими подъ свѣтлымъ небомъ.

День прошелъ весело и пріятно.

Такъ еще нигдѣ не принимали „піонеровъ цивилизаціи", и рѣчи, которыми они благодарили устроителей, были вполнѣ искренни. На слѣдующій день Кіевъ, автомобильно спортивный, организовалъ гонку на версту.

Бѣдные участники совсѣмъ замучились, гораздо больше, чѣмъ въ дни пробѣговъ.

Посудите сами: всѣ машины заперты далеко отъ центра города

въ манежѣ, ѣхать туда на скверномъ извозчикѣ по скверной мостовой—удовольствіе ниже средняго: приходится трястись съ полчаса.

Участниковъ допустили къ машинамъ съ 11 до 12 часовъ утра для перемѣны шинъ и съ часу до двухъ для смазыванія, наливанія бензина и прочаго.

Выѣздъ изъ Кіева въ Святошино, Безаковская улица.

Въ два часа выѣхали вереницей по главнымъ улицамъ, гдѣ несмѣтныя толпы народа стояли рядами, созерцая диковинныя машины, и направились на шоссе въ Святошино.

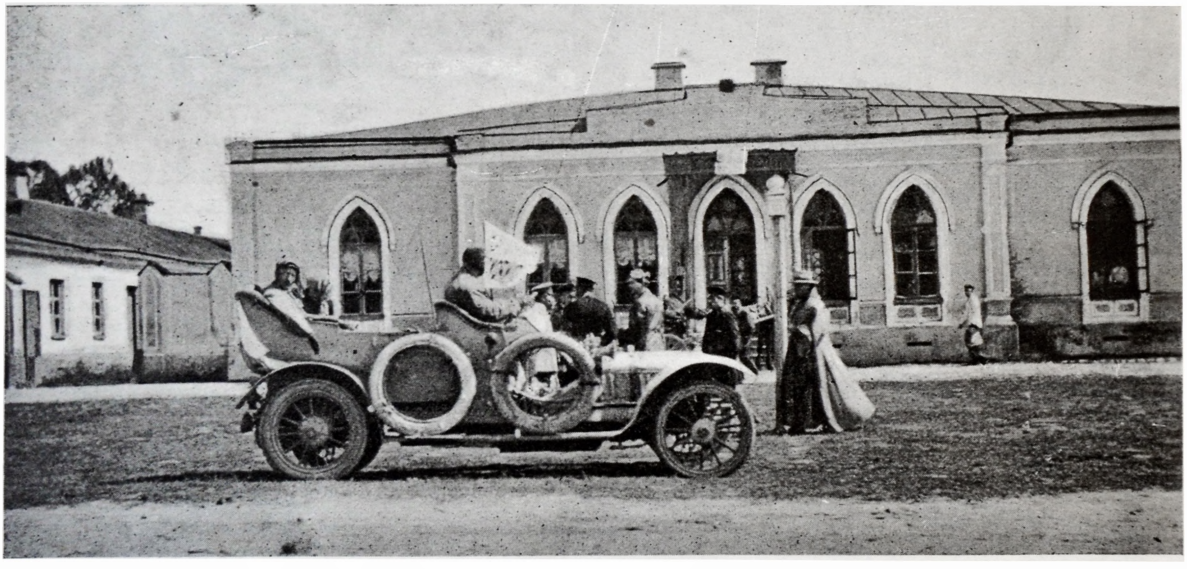
Проѣздъ участниковъ по улицамъ Кіева.

Дорога убійственно мощенная, шоссе безнадежно пыльное. Всѣ пропитались пылью и изжарились на солнцѣ. На мѣстѣ пришлось ждать два часа, потому что гонка была назначена только въ половинѣ пятаго, а началась позже.

Полиціи было несмѣтное множество, солдатъ также не мало, но порядку рѣшительно не было никакого.

Во время гонки на шоссе бѣгали люди и собаки, ѣздили даже автомобили, не участвующіе въ гонкѣ; буфета почти не было, трибуны представляли двѣ скамьи.

И въ довершеніе всего, гонщикамъ для разгона дали ровно въ трое меньше мѣста, чѣмъ нужно. Поэтому заранѣе было видно, что настоящей скорости никто не покажетъ, а особенно болѣе тяжелыя машины, которымъ нужно разойтись.



Почтовая Станція ДОВСКЪ, гдѣ находятся четыре шоссе на Петербургъ-Москву-Кіевъ и Варшаву – коляска журнала „Автомобиль“ у столба, указывающаго эти дороги.

И дѣйствительно, лучшая скорость всего 128 верстъ въ часъ, многія машины, уже показывавшія на испытаніяхъ свою скорость, теперь дали на 10—20 верстъ въ часъ меньше.

Это, конечно, бѣда не большая, но надо только порадоваться что при царившемъ безпорядкѣ и суетѣ никто не пострадалъ.

Автомобили передъ старинными церквами въ Черниговѣ.

Халатность блюстителей порядка и публики — просто поразительны.

Когда Эрле шелъ свыше ста верстъ въ часъ по узкой дорогѣ среди двухъ тѣсныхъ рядовъ зрителей, на шоссе дали выйти двумъ крупнымъ псамъ, изъ которыхъ одинъ былъ тутъ же убитъ.

Благодаря случайности, эта собака не попала въ рулевыя тяги автомобиля, иначе онъ, конечно. свернулъ бы прямо въ публику и число жертвъ пришлось бы считать десяткомъ.

Всего погибло, такимъ образомъ. нѣсколько собакѣ и удивительно еще какъ не попали подъ автомобили крошечные ребятишки, ползавшіе тутъ же у самой дорожки въ травѣ.

Въ половинѣ гонокъ публика уже скучала и пыталась удрать; не дожидаясь конца, двинулись коляски и чуть не столкнулись съ послѣдними гонщиками.

Доброй воли видно было много, но умѣнія осуществить ее не нашлось.

Кіевская публика живо заинтересована автомобильнымъ пробѣгомъ, встрѣчаетъ всюду всѣхъ чрезвычайно радушно; мѣстная пресса удѣляетъ массу столбцовъ описаніямъ, отчетамъ и разнымъ интервью съ лицами, даже очень мало имѣющими общаго съ автомобилизмомъ и случайно пристроившимися къ пробѣгу.

Крошечный городъ, Рославль два дня переживалъ необычайное событіе,—нашествіе автомобилистовъ.

Они все заняли, всюду должны были пристраиваться, потому что гостиницъ почти нѣтъ и комнаты берутся съ бою.

Москва.

Многіе расположились на частныхъ квартирахъ.

Благодаря любезности „Проводника“ мы получили въ свое распоряженіе отличное помѣщеніе въ частномъ домѣ.

Нашъ автомобиль, разъѣзжая безпрерывно по городу по всѣмъ направленіямъ, возбуждалъ постоянно волненіе: городовые съ усердіемъ бросались разгонять толпу, извозчики шарахались въ сторону, мальчишки бѣгали за нами цѣлой ордой.

Впрочемъ, за каждымъ автомобилистомъ, даже гулявшимъ пѣшкомъ, слѣдовала кучка восторженно созерцавшихъ его туземцевъ.

Вечеромъ состоялся веселый обѣдъ въ помѣщеніи женской гимназіи, гдѣ хозяиномъ былъ спеціально для того пріѣхавшій смоленскій губернаторъ Суковкинъ.

Рославль—Москва перегонъ довольно длинный, кромѣ того, намъ

А. П. Нагель. редакторъ-издатель журнала „Автомобиль“ на своей „Русско-Балтійской“ на финишѣ въ Москвѣ.

хотѣлось въ столицу пріѣхать раньше всѣхъ и потому ровно въ назначенный часъ, не дожидаясь, пока участники выберутся изъ своего parc fermé, мы выѣхали на дорогу и помчались къ Москвѣ. 357 верстъ отдѣляли насъ отъ Бѣлокаменной, но дорога была очень не дурна и пустынна.

Мы шли отличнымъ ходомъ и прибыли въ Малоярославецъ много раньше всѣхъ остальныхъ.

Здѣсь насъ встрѣтилъ калужскій губернаторъ князь Горчаковъ, и былъ приготовленъ завтракъ, кстати сказать, самый неудачный за всю поѣздку—на вокзалѣ, далеко отъ шоссе.

Позавтракавъ и посидѣвъ на вокзалѣ ровно часъ, мы выѣхали дальше, не видавъ никого изъ участниковъ.

Верста за верстой дорога становилась хуже.

Проѣхали Подольскъ—всего двадцать верстъ до Москвы. Однако арка и финишъ выѣхали къ намъ навстрѣчу, такъ что разстояніе еще еще сократилось.

Мы прикатили къ аркѣ ровно въ часъ съ четвертью и нашли тамъ изъ оффиціальныхъ лицъ только ресторатора, устраивавшаго буфетъ.

Въ виду такого ранняго прибытія, мы съѣздили въ Москву, отвезли Ш. Фару въ „Метрополь“ и вернувшись обратно черезъ часъ нашли уже г.г. Жиро, Рябушинскаго, Носова и другихъ московскихъ дѣятелей автомобилизма, которые насъ дружески поздравили.

„Русско-Балтійская“ встала у шоссе и подъѣзжавшая для встрѣчи публика сразу находила ее и могла удивляться, что мы прикатили такъ рано.

Насъ снимали, интервьюировали, кормили... прошло больше двухъ часовъ, народу было очень много, до сотни автомобилей стояло у шоссе, когда показались на дорогѣ гонщики во главѣ съ Н. К. фонъ-Меккъ.

Сразу вереницей пришло 24 машины, за ними вскорѣ подтянулись и другіе.

Потомъ караванъ тронулся въ Москву.

Въ Бѣлокаменной мы провели три дня, причемъ одинъ былъ совершенно свободный, — надо же было участникамъ немного отдохнуть.

Машины были заперты въ манежѣ и участники временно перестали быть автомобилистами.

Только наша „Русско-Балтійская“ цѣлые дни носилась по городу; иногда, набиралось до десяти пассажировъ.

Москва.

Членъ Комитета пробѣга Ѳ. А. Стивенсъ у телефона на верстовой гонкѣ въ Москвѣ.

За три дня мы сдѣлали *почти триста верстъ* по Москвѣ.

Банкетъ предложенный московскими автомобилистами прошелъ торжественно и довольно скучно, но зато много лучше оказалась гонка на двѣ версты, входяшая въ программу пробѣга.

Воскресный день и чудная, лѣтняя погода привлекли бы, конечно много больше публики, если бы она вообще была въ Москвѣ, но городъ до того пустъ, что временами цѣлыя улицы совершенно безлюдны.

Поэтому на 12-й верстѣ Петербургскаго шоссе собралось сравнительно небольшое количество зрителей; почти исключительно автомобилисты.

Десятки колясокъ са-

маго разнообразнаго вида украшали шоссе, трибуны были всѣ заняты, но только потому, что число ложъ и мѣстъ было весьма ограничено.

Картина въ общемъ получилась очень эффектная и интересная, особенно подъ яркимъ солнцемъ.

Самая гонка не была особенно замѣчательна, потому что автомобили показали скорость еще меньшую, чѣмъ въ Кіевѣ.

Тамъ мѣшалъ короткій разгонъ, а здѣсь подъемъ въ началѣ и сильный встрѣчный вѣтеръ.

Самыми быстрыми изъ машинъ, участвующихъ въ пробѣгѣ, оказались снова Гаггенау, Бенцъ и Мерседесъ, лучшая скорость немного

Отъѣздъ изъ Москвы.

ниже, чѣмъ въ Кіевѣ, напр. коляска, сдѣлавшая тамъ версту въ 30 сек. здѣсь сдѣлала двѣ версты въ 1 м. 2 сек., то есть меньше 120 верстъ въ часъ.

Болѣе интереснымъ оказался заѣздъ для автомобилей, не участвующихъ въ пробѣгѣ,—здѣсь шли сильныя машины москвичей.

Особеннымъ фаворитомъ былъ автомобиль Н. П. Рябушинскаго, стосильный „Мерседесъ“.

Къ великой радости не москвичей Бенцъ фирмы „Проводникъ“ съ г. Шмидъ легко побилъ эту сильную машину, хотя онъ вдвое слабѣе ея.

Его скорость на 2 версты — 54 сек. — то есть 133 версты въ часъ; автомобиль Рябушинскаго сдѣлалъ ту же дистанціію въ 55⅘ сек.

Гонки прошли при образцовомъ порядкѣ; огромныя толпы зрителей встрѣчали въ Москвѣ возвращаюшихся автомобилистовъ.

Изъ Москвы мы выѣхали поздно, въ третьемъ часу; безукоризненный порядокъ царилъ по улицамъ, гдѣ проѣхалъ нашъ длинный караванъ, и громадныя толпы зрителей въ послѣдній разъ съ интересомъ смотрѣли, какъ пылятъ заморскія машины.

Въ нѣсколькихъ верстахъ отъ города мы простились съ провожавшими насъ москвичами и поскакали по довольно скверной дорогѣ.

Жаркая, солнечная погода смѣнилась мелкимъ дождичкомъ, который скоро пересталъ.

Охрана дороги конной стражей.

Нѣсколько автомобилей остановились чинить шины и намъ пришлось ихъ обойти.

Мы выѣхали позади всѣхъ настолько, чтобы по возможности догнать участниковъ къ Твери, гдѣ былъ назначенъ ночлегъ, но на дѣлѣ пришлось многихъ обходить много раньше, до того осторожно и тихо идутъ настоящія гоночныя машины. Ихъ шоферы знаютъ, что въ скорости имъ нѣтъ выгоды, что лучше приходить въ норму, чѣмъ гнать низачѣмъ рискуя поломать машину.

Миновалъ Клинъ, разукрашенный флагами, попали на сравнительно хорошіе куски дороги и очень скоро прикатили къ Твери.

Черныя грозовыя тучи прикрывали старый городъ, и яркія молніи то и дѣло прорѣзали горизонтъ.

На шоссе было еще сухо, и солнце свѣтило; мы поэтому рѣшили помѣшкать немного и дать дождю уйти.

Дѣйствительно, черезъ четверть часа получилась возможность проѣхать въ городъ безъ дождя, по ужасающимъ лужамъ.

Вечеромъ намъ былъ устроенъ отличный обѣдъ или, если хотите, ужинъ въ помѣщеніи городской думы.

Любезный хозяинъ-губернаторъ г. Бюнтингъ прекрасно встрѣтилъ и принялъ многочисленныхъ гостей.

Къ величайшему нашему удивленію, тотъ же губернаторъ насъ встрѣтилъ на другое утро за завтракомъ въ Вышнемъ-Волочкѣ.

Эпизодъ на дорогѣ: Комитетъ и журналъ „Автомобиль" очищаютъ дорогу конкурентамъ отъ разсыпавшихся возовъ съ ободьями.

Какъ онъ успѣлъ проѣхать туда по желѣзной дорогѣ, просто удивительно.

Во всякомъ случаѣ, и гостепріимство его и порядокъ на дорогѣ по всему пространству Тверской губерніи были замѣчательны.

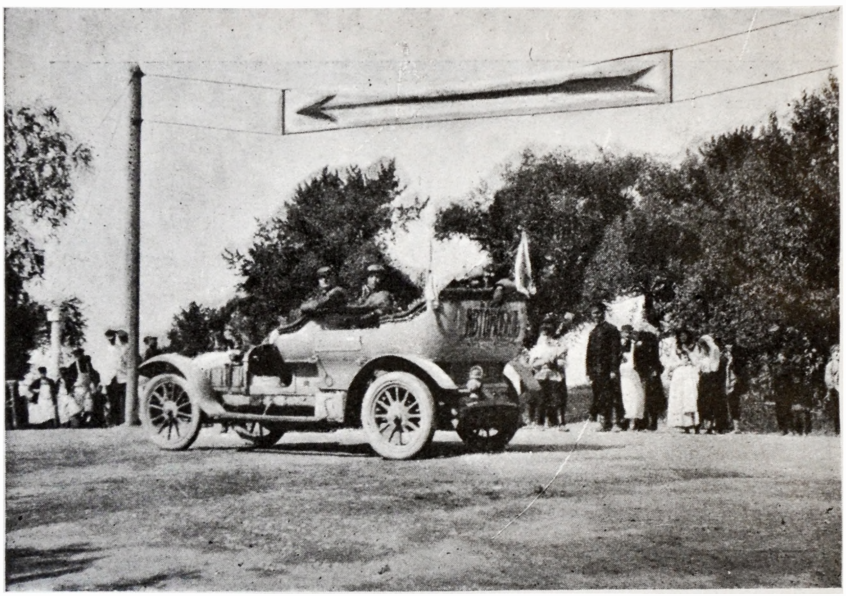
День 29-го іюня былъ самымъ труднымъ во всемъ пробѣгѣ. Триста шестьдесятъ верстъ самыхъ плохихъ дорогъ приводили заранѣе въ священный трепетъ автомобилистовъ, особенно изъ числа тѣхъ, которые шли еще „безъ очковъ", то-есть не имѣли штрафныхъ пунктовъ, и опасались замарать свой формуляръ.

Норма была назначена не тяжелая;—всего тридцать верстъ въ часъ, но и это многимъ казалось очень страшнымъ, до того плоха была репутація шоссе.

Дѣйствительно, шоссе между двумя столицами имѣетъ довольно страннный видъ.

Оно то проходитъ безконечно длинными деревнями и селами, гдѣ оно служитъ улицей и, конечно, не можетъ быть слишкомъ хорошо и удобно для автомобилей, или же превращается въ полную пустыню, гдѣ не видно ни проѣзжаго, ни прохожаго, ни даже колеи и слѣда телѣги.

Мѣстами широкое шоссе почти во-всю заросло травой и только тонкая полоска вьется по немъ, указывая, что иногда и здѣсь проѣзжаютъ экипажи.



Поворотъ на шоссе у Ижоры.

Шоссе заброшено давно, не ремонтировано со временъ Пушкина и положительно ни къ чему не пригодно: мужики предпочитаютъ ѣздить по мягкой, грунтовой дорожкѣ съ краю, автомобилисты предпочитаютъ... ѣздить въ другихъ мѣстахъ.

Не будетъ большимъ преувеличеніемъ, если сказать, что изъ Петербурга въ Москву легче проѣхать черезъ Кіевское шоссе, чѣмъ прямикомъ, хотя разстояніе—вдвое больше.

Въ виду нашего пробѣга было сдѣлано распоряженіе привести шоссе въ болѣе благопристойный видъ, въ силу чего мѣстами на него наложены заплаты изъ щебня, густо присыпаннаго песочкомъ.

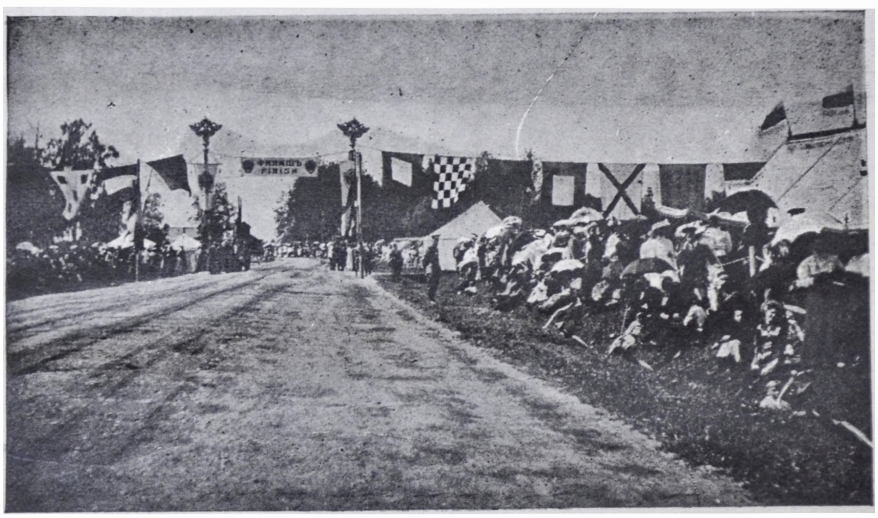
Такія заплаты образуютъ бугры, такъ какъ ихъ ничѣмъ не укатываютъ, и ѣзда изъ непріятной, превращается въ невозможную.

Мосты нерѣдко очень горбаты, а горбатаго, какъ извѣстно, только могила исправитъ, такъ что подсыпанный по краямъ песокъ мало помогаетъ дѣлу.

Въ общемъ, ѣхать можно, но большой скорости добиться трудно, не поломавъ машины, или не рискнувъ поломать ее; ѣхать весьма скучно и непріятно.

Какъ прогулку для удовольствія эту дорогу рекомендовать никакъ не слѣдуетъ.

Однако, всѣ машины, вышедшія въ семь часовъ утра изъ Твери, преблагополучно дотащились до Новгорода, и даже число штрафныхъ очковъ не возросло.



Общій видъ финиша у Царскаго Сѳла.

Полуденный завтракъ, какъ мы уже упомянули, происходилъ въ Вышнемъ-Волочкѣ и былъ организованъ на славу.

Выѣхавъ немного раньше Н. К. фонъ-Мекка, я прискакалъ на завтракъ за полтора часа до прочихъ конкуррентовъ и имѣлъ удовольствіе и здѣсь встрѣчать ихъ.

Я выбрался заблаговременно и черезъ четыре часа уже любовался древнимъ Новгородомъ.

Толпы народа, громкое „ура“, музыка, флаги и арки;—все было на своемъ мѣстѣ и радовало спортсменское сердце.

Черезъ два часа стали прибывать участники, которыхъ провожали до манежа, гдѣ оставались машины на ночь. Трудовой день

закончился рѣдкостно удачнымъ и веселымъ, истинно товарищескимъ ужиномъ, предложеннымъ намъ въ собраніи Иркутскаго полка отъ имени его офицеровъ.

Послѣдній разъ тѣсно сплотившаяся семья автомобилистовъ дружно и весело провела вечеръ,—на завтра предстояло прибытіе въ Петербургъ, гдѣ сразу выростутъ вновь всѣ спеціальныя границы, исчезнувшія на время пробѣга, гдѣ всѣ были равны, всѣ автомобилисты и только.

Участники и Комитетъ пробѣга на банкетѣ въ С.-Петербургѣ 3-го іюля.

Послѣдній перегонъ—изъ Новгорода до Царскаго Села не представлялъ уже никакихъ трудностей; всѣ, прибывшіе въ Новгородъ могли считать себя окончившими испытаніе и дѣйствительно, всѣ и дошли благополучно до финиша.

Изъ Новгорода мы выѣхали опять раньше всѣхъ съ честолюбивымъ намѣреніемъ придти и въ Петербургъ много раньше другихъ.

Для этого намъ нужно было, какъ и прежде, только ни разу не остановиться и только идти въ среднемъ скорѣе 65 верстъ, которыя дѣлаетъ передовой автомобиль фонъ-Мекка.

Условія вообще не трудныя, и, мы выполняли ихъ всегда успѣшно.

Такъ и на сей разъ.

Версты бѣжали навстрѣчу съ трогательной аккуратностью, машина работала, какъ часы, шины не лопались — все шло по прежнему.

Проѣхали знакомыя дачныя мѣста и начали опасаться, что прикатимъ на финишъ опять слишкомъ рано и насъ встрѣтятъ, какъ въ Кіевѣ и въ Москвѣ одни буфетчики.

Замедлили ходъ сколько возможно, но встрѣтившіеся у поворота въ Ижорѣ знакомые автомобилисты увѣряли насъ, что народу на финишѣ достаточно и всѣ оффиціальныя лица на мѣстѣ.

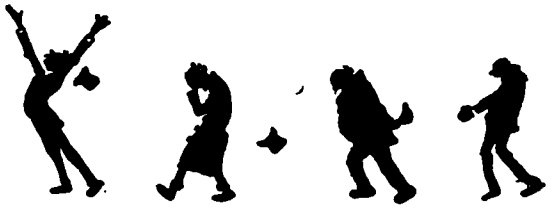
Поѣхали снова.

День былъ дивный, солнце грѣло совсѣмъ не по-петербургски.

Издали мы увидали пестрые флаги, перекинутые черезъ шоссе.

Надпись „Финишъ", толпы публики...

И вотъ наконецъ наша машина останавливается среди овацій подъ лентой финиша.



Рекордъ выносливости.

Коляска „Русско-Балтійскаго Завода“ принадлежащая А. П. Нагелю, сдѣлавъ *три раза* пробѣгъ между Петербургомъ и Ригой, прошла затѣмъ весь путь **СПБ.—Кіевъ—Москва—СПБ.**—безъ штрафного очка; служила все время для городской и загородной ѣзды и 15 августа отправилась въ заграничное путешествіе на два съ половиной мѣсяца, безъ всякаго предварительнаго ремонта и просмотра.

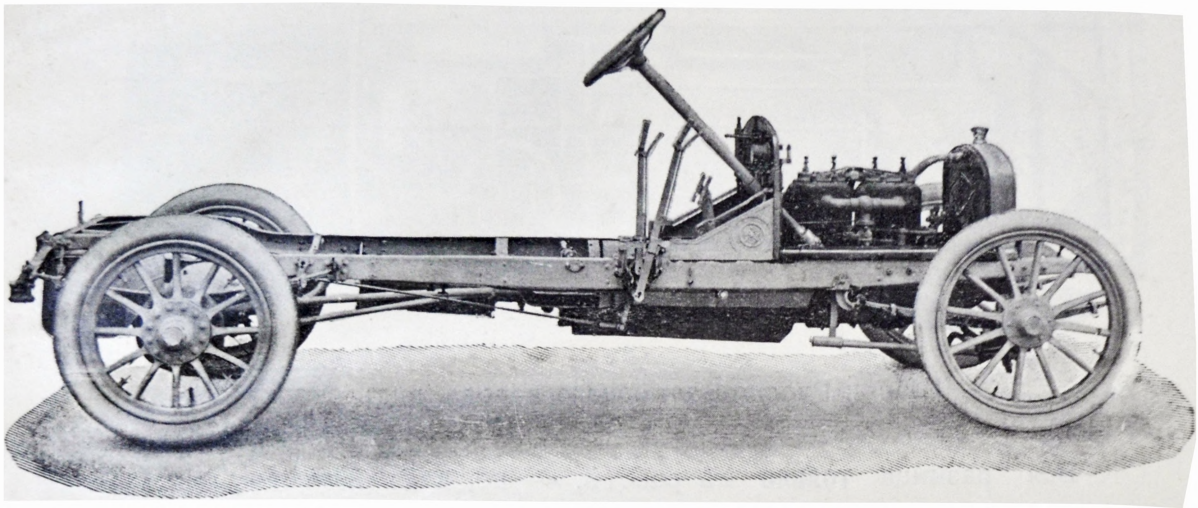
Отчетъ объ этой интересной прогулкѣ будетъ помѣщенъ въ отдѣльной брошюрѣ, которая выйдетъ по окончаніи путешествія.

Маршрутъ поѣздки слѣдующюій.

СПБ. Рига—Тильзитъ — Кенигсбергъ—Берлинъ — Прага — Нюрнбергъ—Цюрихъ—Люцернъ—*Санъ Готардъ*—Лаго Маджоре—Туринъ—Ницца—Генуя—Ливорно—Римъ—Неаполь — Флоренція—Венеція—Вѣна—Буда-Пештъ—Петербургъ.

Всего свыше 10,000 верстъ.

Коляски Русско-Балтійскаго Завода.

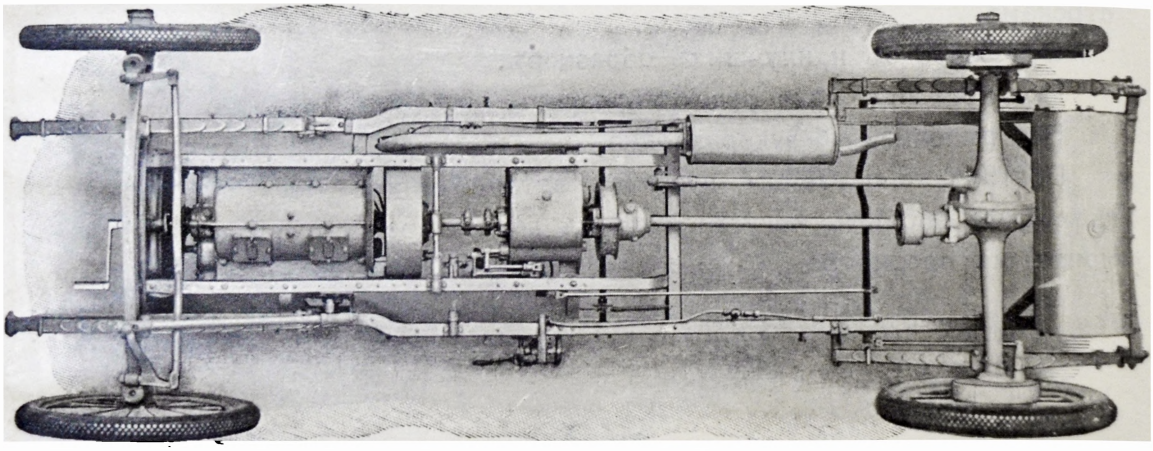


Шасси Русско-Балтійскаго Завода, видъ сбоку.

Что не представляютъ изъ себя эти экономныя, выносливыя, превосходныя во всѣхъ отношеніяхъ коляски?

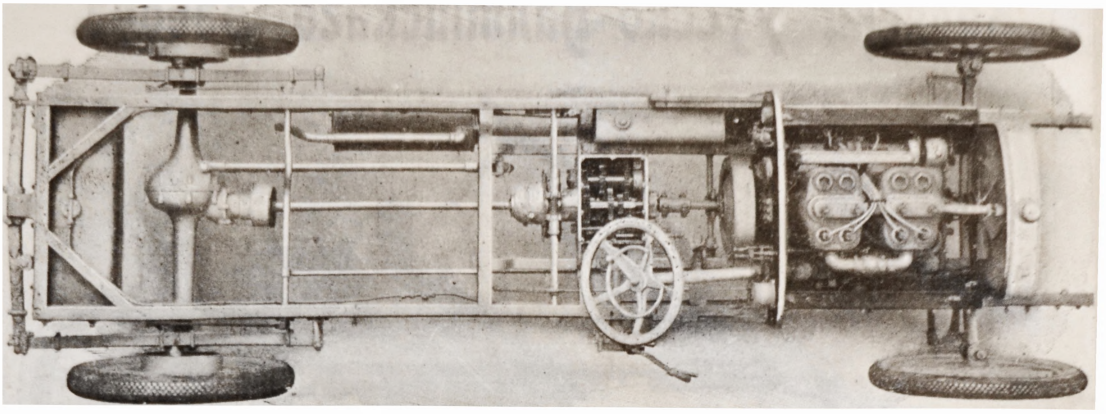
Чѣмъ обусловлены ихъ высокія качества?

Исключительно добросовѣстностью работы.— Въ деталяхъ и по



Шасси Русско-Балтійскаго Завода, видъ снизу.

конструкціи это самыя обыкновенныя коляски, безъ какихъ либо нововведеній, усовершенствованій и патентованныхъ выдумокъ, гдѣ соединено все самое простое, практичное и совершенное, выработанное практикой, такихъ колясокъ теперь не мало.



Шасси Русско-Балтійскаго завода, видъ сверху.

Вся разница **только** въ работѣ, — но, какъ извѣстно. въ этомъ все и заключается.

Тщательный выборъ матеріала, предварительное испытаніе его, необыкновенно точная, до мелочей отдѣлка, идеальная сборка и безукоризненная провѣрка всѣхъ частей: вотъ что создаетъ первокласную машину и навсегда обезпечиваетъ репутацію фирмы.

Техническое описаніе автомобилей «Русско-балтійскаго завода» помѣщено въ каталогахъ, но въ сущности оно сводится къ тремъ строкамъ.

Все взято съ наилучшихъ образцовъ.

Все примѣнено для русскихъ дорогъ.

Все выполнено безукоризненно:

Поэтому то первенцы русскаго автомобилизма могутъ совершать громадные пробѣги, могутъ служить долгое время, не требуя ни ремонта, ни просмотра.